

Dit document vormt slechts een documentatiehulpmiddel en verschijnt buiten de verantwoordelijkheid van de instellingen

► **B** VERORDENING (EU) Nr. 913/2010 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD  
van 22 september 2010  
inzake het Europese spoorwagennet voor concurrerend goederenvervoer  
(Voor de EER relevante tekst)  
(PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22)

Gewijzigd bij:

		Publicatieblad		
		nr.	blz.	datum
► <b><u>M1</u></b>	Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013	L 348	129	20.12.2013



**VERORDENING (EU) Nr. 913/2010 VAN HET EUROPEES  
PARLEMENT EN DE RAAD**

**van 22 september 2010**

**inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend  
goederenvervoer**

**(Voor de EER relevante tekst)**

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 91,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(2)</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(3)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In het kader van de nieuwe strategie van de Europese Unie voor werkgelegenheid en groei is de totstandbrenging van een interne spoorwegmarkt, met name voor het goederenvervoer, een essentiële stap op weg naar duurzame mobiliteit.
- (2) Richtlijn 91/440/EEG van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap <sup>(4)</sup> en Richtlijn 2001/14/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2001 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur <sup>(5)</sup> waren belangrijke stappen in de verwezenlijking van de interne spoorwegmarkt.
- (3) Om concurrerend te zijn met andere vervoerswijzen, moet het internationaal en binnenlands goederenvervoer per spoor, dat sinds 1 januari 2007 is opengesteld voor concurrentie, kunnen beschikken over een kwalitatief goede spoorweginfrastructuur, die op toereikende wijze wordt gefinancierd, dat wil zeggen een infrastructuur die de mogelijkheid biedt snelle goederenvervoerdiensten met een aantrekkelijke reistijd aan te bieden, die betrouwbaar zijn in de zin dat de verleende dienst daadwerkelijk voldoet aan de contractuele verbintenissen die zijn aangegaan met de spoorwegondernemingen.
- (4) Hoewel dankzij de openstelling van de markt voor goederenvervoer per spoor nieuwe ondernemingen toegang konden krijgen tot het spoorwegnet, waren en zijn de marktmechanismen nog steeds ontoereikend om dit goederenverkeer per spoor te organiseren, te

<sup>(1)</sup> PB C 317 van 23.12.2009, blz. 94.

<sup>(2)</sup> PB C 79 van 27.3.2010, blz. 45.

<sup>(3)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 23 april 2009 (PB C 184 E van 8.7.2010, blz. 354), standpunt van de Raad in eerste lezing van 22 februari 2010 (PB C 114 E van 4.5.2010, blz. 1), standpunt van het Europees Parlement van 15 juni 2010 (nog niet in het Publicatieblad bekendgemaakt) en besluit van de Raad van 13 september 2010.

<sup>(4)</sup> PB L 237 van 24.8.1991, blz. 25.

<sup>(5)</sup> PB L 75 van 15.3.2001, blz. 29.

**▼B**

reguleren en te waarborgen. Voor een optimale benutting van het net en ter wille van de betrouwbaarheid ervan, is het gewenst te voorzien in aanvullende procedures ter intensivering van de samenwerking tussen infrastructuurbeheerders bij de toewijzing van internationale treinpaden voor goederentreinen.

- (5) In dit verband zou de totstandbrenging van internationale spoorwegcorridors voor een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer waarop goederentreinen in goede omstandigheden kunnen rijden en vlot van het ene nationale net naar het andere kunnen rijden, de gebruiksvoorwaarden van de infrastructuur kunnen verbeteren.
- (6) Om internationale spoorwegcorridors voor een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer tot stand te brengen, tonen de reeds genomen initiatieven op het gebied van de spoorweginfrastructuur aan dat de totstandbrenging van internationale corridors die voorzien in de specifieke behoeften in één of meer duidelijk geïdentificeerde segmenten van de markt voor goederenvervoer, de meest geschikte methode is.
- (7) Deze verordening mag, tenzij anders is bepaald, geen afbreuk doen aan de rechten en verplichtingen van infrastructuurbeheerders vermeld in Richtlijn 91/440/EEG en Richtlijn 2001/14/EG, alsmede, waar van toepassing, de in artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toewijzende instanties. Deze regelgeving blijft van kracht, ook met betrekking tot bepalingen die van toepassing zijn op goederencorridors.
- (8) Bij de totstandbrenging van een goederencorridor moet in voorkomend geval rekening worden gehouden met de behoefte aan betere verbindingen met de spoorinfrastructuur van Europese derde landen.
- (9) Bij het ontwerp van goederencorridors moet naar continuïteit langs de corridor worden gestreefd door de vereiste onderlinge verbindingen tussen de bestaande spoorweginfrastructuur mogelijk te maken.
- (10) De totstandbrenging van internationale spoorgoederencorridors die een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer vormen, moet gebeuren op een wijze die aansluit bij de corridors van het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-V) en/of het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Daartoe is de gecoördineerde ontwikkeling van de netten noodzakelijk, en in het bijzonder met betrekking tot de integratie van de internationale corridors voor het vervoer van goederen per spoor in de bestaande TEN-V- en ERTMS-corridors. Bovendien moeten op het niveau van de Unie harmoniseringsregels worden vastgesteld voor deze goederencorridors. Projecten die bedoeld zijn om het lawaai van goederentreinen te verminderen, moeten worden aangemoedigd. Indien nodig moet de totstandbrenging van die corridors financieel worden gesteund in het kader van de TEN-V-, onderzoeks- en Marco Polo-programma's, alsmede via andere beleidsvormen en fondsen van de Unie, zoals het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling, het Cohesiefonds en de Europese Investeringsbank.

**▼B**

- (11) In het kader van een goederencorridor moet gezorgd worden voor een goede coördinatie tussen de betrokken lidstaten en infrastructuurbeheerders, moet voldoende prioriteit worden gegeven aan het goederenverkeer per spoor, moeten efficiënte en voldoende verbindingen met de andere vervoerswijzen tot stand worden gebracht, en moeten voorwaarden worden geschapen die de ontwikkeling van concurrentie tussen de aanbieders van goederenvervoersdiensten per spoor bevorderen.
- (12) Naast de goederencorridors die overeenkomstig artikel 3 worden opgezet, dient de totstandbrenging van aanvullende goederencorridors op uniaal niveau te worden bestudeerd en goedgekeurd volgens duidelijk omschreven en transparante procedures en criteria die de lidstaten en de infrastructuurbeheerders voldoende besluitvormings- en beheersruimte laten om rekening te kunnen houden met bestaande initiatieven voor speciale corridors, zoals ERTMS, Rail Net Europe (RNE) en TEN-V, en om maatregelen te nemen die op hun specifieke behoeften zijn afgestemd.
- (13) Om de coördinatie tussen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders te bevorderen en voor continuïteit langs de corridor te zorgen, moet voor elke goederencorridor een passende bestuursstructuur worden ingesteld, waarbij rekening wordt gehouden met de noodzaak dublures met reeds bestaande bestuursstructuren te voorkomen.
- (14) Om aan de behoeften van de markt te voldoen, moeten de methoden voor de totstandbrenging van een goederencorridor worden gepresenteerd in een uitvoeringsplan, met daarin de maatregelen om de prestaties van het goederenvervoer per spoor te verbeteren en het tijdschema voor de uitvoering daarvan. Om te zorgen dat de geplande of uitgevoerde maatregelen voor de totstandbrenging van een goederencorridor voorzien in de behoeften of voldoen aan de verwachtingen van alle gebruikers van de goederencorridor, moeten de aanvragers die waarschijnlijk gebruik zullen maken van de goederencorridor voorts regelmatig worden geraadpleegd volgens door de beheersraad vastgestelde procedures.
- (15) De ontwikkeling van intermodale goederenterminals is eveneens noodzakelijk om de totstandbrenging van corridors voor het goederenvervoer per spoor in de Unie te ondersteunen.
- (16) Om de samenhang en de continuïteit van de infrastructuurcapaciteit die beschikbaar is op de goederencorridor te waarborgen, moeten de investeringen in de goederencorridor worden gecoördineerd tussen de lidstaten en de betrokken infrastructuurbeheerders, alsmede, indien van toepassing, tussen de lidstaten en Europese derde landen, en, met inachtneming van de economische haalbaarheid, worden afgestemd op de behoeften van de goederencorridor. Het programma voor de uitvoering van deze investeringen moet worden gepubliceerd om er voor te zorgen dat de aanvragers die op de corridor kunnen opereren goed zijn geïnformeerd. De investeringen moeten ook betrekking hebben op projecten in verband met de ontwikkeling van interoperabele systemen en de capaciteitsverhoging van de treinen.
- (17) Om dezelfde redenen moeten ook alle werkzaamheden aan de infrastructuur en de bijbehorende voorzieningen die een beperking van de beschikbare capaciteit van de goederencorridor met zich zouden brengen, op het niveau van de goederencorridor worden gecoördineerd en de actuele informatie hierover moet regelmatig worden bekendgemaakt.

**▼ B**

- (18) Om het aanvragen van infrastructuurcapaciteit voor internationale goederenvervoersdiensten per spoor gemakkelijker te maken, moet voor elke goederencorridor één loket worden aangewezen of ingesteld. Daarbij moet worden uitgegaan van bestaande initiatieven, met name die van RNE, een organisatie die fungeert als coördinatie-instrument voor de infrastructuurbeheerders en die een aantal diensten levert aan ondernemingen van internationaal goederenvervoer.
- (19) Het beheer van goederencorridors moet ook voorzien in procedures voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit voor de internationale goederentreinen die op deze corridors rijden. In deze procedures moet de behoefte aan capaciteit voor andere soorten vervoer erkend worden met inbegrip van het personenvervoer.
- (20) Met het oog op een betere benutting van de spoorweginfrastructuur moet het gebruik van die infrastructuur en van de terminals langs de goederencorridor worden gecoördineerd.
- (21) Naargelang van de situatie in de betrokken lidstaat kunnen de prioriteringsregels ook prioritaire streefdoelen zijn.
- (22) Goederentreinen die gebruikmaken van de goederencorridors moeten bij een verstoring zo veel mogelijk voldoende punctueel kunnen rijden rekening houdend met de behoeften van alle vervoerssoorten.
- (23) Om meer concurrentie tussen aanbieders van goederenvervoersdiensten per spoor op de goederencorridor te bevorderen, moeten andere aanvragers dan spoorwegondernemingen of hun samenwerkingsverbanden infrastructuurcapaciteit op de goederencorridor kunnen aanvragen.
- (24) Om de voordelen van de maatregelen voor de totstandbrenging van de goederencorridor objectief te beoordelen, moet toezicht worden uitgeoefend op de prestaties van de diensten voor goederenvervoer per spoor langs de goederencorridor en moeten op gezette tijden kwaliteitsverslagen worden gepubliceerd. Ook de uitkomsten van onderzoeken naar de tevredenheid van de gebruikers van de goederencorridor moeten in de evaluatie van de prestaties worden betrokken.
- (25) Om niet-discriminatoire toegang tot internationale spoorwegdiensten te waarborgen, moet gezorgd worden voor een efficiënte coördinatie tussen de toezichthoudende instanties met betrekking tot de verschillende netwerken van de goederencorridor.
- (26) Om de toegang tot de informatie over het gebruik van alle hoofdinfrastructuren op de goederencorridor te vergemakkelijken en een toegang zonder discriminatie tot die corridor te waarborgen, moet de beheersraad een document opstellen dat al deze informatie bevat, en dit regelmatig bijwerken en bekendmaken.

**▼B**

- (27) Aangezien het doel van deze verordening, namelijk het tot stand brengen van een Europees spoorwegnet voor een concurrerend goederenvervoer met een aantal goederencorridors, onvoldoende door de lidstaten alleen kan worden verwezenlijkt en dus, gezien de omvang en effecten ervan, beter op uniaal niveau kan worden verwezenlijkt, kan de Unie maatregelen nemen in overeenstemming met het in artikel 5 van het Verdrag betreffende de Europese Unie neergelegde subsidiariteitsbeginsel. Overeenkomstig het in dat artikel opgenomen evenredigheidsbeginsel gaat deze verordening niet verder dan nodig is om dit doel te bereiken.
- (28) Voor de coördinatie van de investeringen en het beheer van de capaciteit en het verkeer moeten eerlijke regels worden opgesteld die gebaseerd zijn op samenwerking tussen de infrastructuurbeheerders, die in het kader van een internationale spoorwegcorridor een kwalitatief goede dienstverlening moeten bieden aan de exploitanten van goederenvervoer.
- (29) Aangezien internationale treinen gebruik moeten maken van routes die zijn samengesteld uit verschillende corridors zoals omschreven in deze verordening, kunnen de infrastructuurbeheerders van verschillende corridors hun werkzaamheden eveneens coördineren zodat zij de betrokken corridors de beschikbaarheid van capaciteit, een vlot verkeer en een samenhangende toepassing van de prioriteringsregels op de verschillende soorten verkeer bij een verstoring, gewaarborgd zijn.
- (30) Deze verordening heeft tot doel de efficiency van het goederenvervoer per spoor ten opzichte van andere vervoerswijzen te verbeteren. Er moet worden gezorgd voor coördinatie tussen de lidstaten en de infrastructuurbeheerders om de meest efficiënte werking van de goederencorridors te waarborgen. Daartoe moeten operationele maatregelen worden genomen en moet tegelijk worden geïnvesteerd in infrastructuur en technische uitrusting zoals ERTMS, die erop gericht moet zijn de capaciteit en efficiency van het goederenvervoer per spoor te vergroten.
- (31) De tenuitvoerlegging van de regels voor de totstandbrenging en wijziging van de goederencorridors en voor de aan de lidstaten verleende vrijstellingen moet worden verwezenlijkt onder uniforme voorwaarden teneinde te waarborgen dat de voorstellen voor de totstandbrenging van goederencorridors voldoen aan de in deze verordening vastgestelde criteria en moet bijgevolg aan de Commissie worden toevertrouwd. Overeenkomstig artikel 291 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie worden de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren, vooraf vastgelegd bij een verordening die wordt vastgesteld volgens de gewone wetgevingsprocedure. In afwachting van de vaststelling van die verordening blijft Besluit 1999/468/EG van de Raad van 28 juni 1999 tot vaststelling van de voorwaarden voor de uitoefening van de aan de Commissie verleende uitvoeringsbevoegdheden <sup>(1)</sup> van toepassing, met uitzondering van de regelgevingsprocedure met toetsing, die niet van toepassing is,

<sup>(1)</sup> PB L 184 van 17.7.1999, blz. 23.

**▼B**

HEBBEN DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

HOOFDSTUK I  
ALGEMENE BEPALINGEN

*Artikel 1*

**Doel en werkingssfeer**

1. In deze verordening worden de regels vastgesteld voor de totstandbrenging en de organisatie van internationale spoorwegcorridors voor concurrerend goederenvervoer per spoor met het oog op de ontwikkeling van een Europees spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer. De verordening bevat regels voor de selectie, de organisatie, het beheer en de indicatieve planning van de investeringen van goederencorridors.
  
2. De verordening is van toepassing op het beheer en het gebruik van spoorweginfrastructuur die zich in goederencorridors bevindt.

*Artikel 2*

**Definities**

1. Voor de toepassing van deze verordening zijn de definities in artikel 2 van Richtlijn 2001/14/EG van toepassing.
  
2. Naast de in lid 1 bedoelde definities zijn de volgende definities van toepassing:
  - a) „goederencorridor”: het geheel van aangewezen spoorlijnen, met inbegrip van spoorpunten, op het grondgebied van of tussen lidstaten en, in voorkomend geval, in Europese derde landen, die twee of meer terminals langs een hoofdtraject van de goederencorridor verbinden en, in voorkomend geval, alternatieve trajecten en segmenten die deze met elkaar verbinden, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur, de uitrusting daarvan en relevante spoordiensten overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2001/14/EG;
  
  - b) „uitvoeringsplan”: het document met de middelen en de strategie waarmee de betrokken partijen tijdens een bepaalde periode de activiteiten willen ontwikkelen die noodzakelijk en toereikend zijn om de goederencorridor tot stand te brengen;
  
  - c) „terminal”: een langs de goederencorridor aangebrachte voorziening die speciaal is ingericht om het laden en/of lossen van goederentreinen en de overslag tussen goederenvervoersdiensten per spoor en weg-, zee-, waterweg- en luchtvervoersdiensten mogelijk te maken, of om goederentreinen te kunnen samenstellen of de samenstelling daarvan te kunnen wijzigen, en om in voorkomend geval grensprocedures aan grenzen met Europese derde landen uit te voeren.



HOOFDSTUK II  
AANWIJZING EN BESTUUR VAN DE INTERNATIONALE  
SPOORWEGCORRIDORS VOOR CONCURREREND  
GOEDERENVERVOER

*Artikel 3*

**Aanwijzing van initiële goederencorridors**

De in de bijlage vermelde lidstaten maken uiterlijk op de daarin vermelde data de in de bijlage vermelde initiële goederencorridors operationeel. De betrokken lidstaten stellen de Commissie van de totstandbrenging van de goederencorridors in kennis.

*Artikel 4*

**Criteria voor extra goederencorridors**

Bij de selectie van extra goederencorridors als bedoeld in artikel 5 en bij de wijziging van de goederencorridors als bedoeld in artikel 6 wordt rekening gehouden met de volgende criteria:

- a) de goederencorridor doorkruist ten minste drie lidstaten, of twee lidstaten indien de afstand tussen de terminals die aan de goederencorridor liggen meer dan 500 kilometer bedraagt;
- b) de samenhang van de goederencorridor met de TEN-V-, de ERTMS-corridders en/of de corridders die zijn vastgesteld door RNE;
- c) de integratie van de prioritaire TEN-V-projecten <sup>(1)</sup> in de goederencorridor;
- d) de afweging van de sociaaleconomische kosten en baten bij de totstandbrenging van de goederencorridor;
- e) de samenhang tussen alle door de lidstaten voorgestelde goederencorridors om tot een Europees spoornetwerk voor een concurrerend goederenverkeer te komen;
- f) de ontwikkeling van het goederenvervoer per spoor en grote handels- en goederenverkeersstromen langs de goederencorridor;
- g) in voorkomend geval, betere verbindingen tussen lidstaten en Europese derde landen;
- h) het belang van de aanvragers van capaciteit bij de goederencorridor;
- i) het bestaan van goede verbindingen met andere vervoerswijzen, met name dankzij een adequaat net van terminals, onder meer bij zee- en binnenhavens.

<sup>(1)</sup> Zie bijlage III van Besluit nr. 661/2010/EU van het Europees Parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende uniale richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet (PB L 204 van 5.8.2010, blz. 1).





#### *Artikel 5*

##### **Selectie van extra goederencorridors**

1. Elke lidstaat die met een andere lidstaat een grensspoorlijn deelt, participeert in de totstandbrenging van ten minste één goederencorridor, tenzij reeds op grond van artikel 3 aan deze verplichting is voldaan.
2. Onverminderd lid 1 participeren lidstaten op verzoek van een lidstaat in de totstandbrenging van de goederencorridor bedoeld in dat lid of in de verlenging van een bestaande corridor, om een naburige lidstaat in staat te stellen aan zijn verplichting uit hoofde van dat lid te voldoen.
3. Onverminderd de verplichtingen van de lidstaten uit hoofde van artikel 7 van Richtlijn 91/440/EEG is een lidstaat die na overlegging van een sociaaleconomische analyse van oordeel is dat de totstandbrenging van een goederencorridor niet in het belang zou zijn van de waarschijnlijke aanvragers van capaciteit van de goederencorridor, of geen aanzienlijke sociaaleconomische voordelen zou opleveren of buitensporige lasten zou impliceren, niet verplicht overeenkomstig leden 1 en 2 van dit artikel te participeren, onder voorbehoud van een besluit van de Commissie die handelt overeenkomstig de in artikel 21, lid 2, bedoelde raadplegingsprocedure.
4. Een lidstaat is niet verplicht overeenkomstig leden 1 en 2 te participeren indien de spoorbreedte van zijn spoorwegnet verschilt van die van het hoofdspoornet in de Unie.
5. De totstandbrenging van een goederencorridor wordt voorgesteld door de betrokken lidstaten. Daartoe zenden zij samen aan de Commissie een intentieverklaring met een voorstel dat is opgesteld na overleg met de betrokken infrastructuurbeheerders en aanvragers van capaciteit, met inachtneming van de criteria van artikel 4.

Om aan hun verplichtingen uit hoofde van leden 1 en 2 te voldoen, zenden de betrokken lidstaten samen aan de Commissie een intentieverklaring uiterlijk op 10 november 2012.

6. De Commissie onderzoekt de voorstellen betreffende de totstandbrenging van een goederencorridor als bedoeld in lid 5 en stelt, overeenkomstig de in artikel 21, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure, uiterlijk negen maanden na de toezending van het voorstel een besluit vast over de overeenstemming van een dergelijk voorstel met dit artikel.
7. De betrokken lidstaten brengen de goederencorridor uiterlijk twee jaar na het in lid 6 bedoelde besluit van de Commissie tot stand.

#### *Artikel 6*

##### **Wijziging van extra goederencorridors**

1. De in artikel 5 bedoelde goederencorridors kunnen worden gewijzigd op grond van een gezamenlijk voorstel dat de betrokken lidstaten, na raadpleging van de betrokken infrastructuurbeheerders en aanvragers, aan de Commissie zenden.

**▼B**

2. De Commissie stelt overeenkomstig de in artikel 21, lid 3, bedoelde regelgevingsprocedure een besluit vast over het voorstel met inachtneming van de criteria van artikel 4.

*Artikel 7***Bemiddeling**

Wanneer twee of meer van de betrokken lidstaten het niet eens worden over de totstandbrenging of wijziging van een goederencorridor die betrekking heeft op de op hun grondgebied gelegen spoorweginfrastructuur, raadpleegt de Commissie, op verzoek van een van de betrokken lidstaten, het in artikel 21 bedoelde comité over deze aangelegenheid. Het advies van de Commissie wordt ter kennis van de betrokken lidstaten gebracht. De betrokken lidstaten nemen dit advies in aanmerking om een oplossing te vinden en nemen in onderlinge overeenstemming een besluit.

*Artikel 8***Bestuur van de goederencorridors**

1. Per goederencorridor stellen de betrokken lidstaten een raad van bestuur in die verantwoordelijk is voor het bepalen van de algemene doelstellingen van de goederencorridor, het houden van toezicht en het nemen van de maatregelen waarin uitdrukkelijk wordt voorzien bij lid 7 van dit artikel en bij de artikelen 9 en 11, artikel 14, lid 1, en artikel 22. De raad van bestuur bestaat uit vertegenwoordigers van de autoriteiten van de betrokken lidstaten.

2. Per goederencorridor stellen de betrokken infrastructuurbeheerders en, in voorkomend geval, de toewijzende instanties als bedoeld in artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG een beheersraad in die verantwoordelijk is voor het nemen van de maatregelen waarin uitdrukkelijk wordt voorzien bij de leden 5, 7, 8 en 9 van onderhavig artikel en bij de artikelen 9 tot en met 12, artikel 13, lid 1, artikel 14, leden 2, 6 en 9, artikel 16, lid 1, artikel 17, lid 1, en de artikelen 18 en 19 van deze verordening. De beheersraad bestaat uit vertegenwoordigers van de infrastructuurbeheerders.

3. De lidstaten en de infrastructuurbeheerders die bij een goederencorridor betrokken zijn, werken in de in de leden 1 en 2 bedoelde raden samen met het oog op de ontwikkeling van de goederencorridor overeenkomstig het uitvoeringsplan.

4. De raad van bestuur neemt zijn besluiten op basis van de onderlinge overeenstemming van de vertegenwoordigers van de autoriteiten van de betrokken lidstaten.

5. De beheersraad neemt zijn besluiten, waaronder de besluiten betreffende zijn rechtspositie, de vaststelling van zijn organisatiestructuur, middelen en personeel, op basis van de onderlinge overeenstemming van de betrokken infrastructuurbeheerders. De beheersraad kan een onafhankelijke juridische entiteit zijn. Hij kan de vorm aannemen van een Europees economisch samenwerkingsverband in de zin van Verordening (EEG) nr. 2137/85 van de Raad van 25 juli 1985 tot instelling van Europese economische samenwerkingsverbanden (EESV) <sup>(1)</sup>.

6. De verantwoordelijkheden van de raad van bestuur en de beheersraad gelden onverminderd de onafhankelijkheid van de infrastructuurbeheerders als bepaald in artikel 4, lid 2, van Richtlijn 91/440/EEG.

<sup>(1)</sup> PB L 199 van 31.7.1985, blz. 1.

**▼B**

7. De beheersraad stelt een adviesgroep in die bestaat uit beheerders en eigenaars van de terminals, indien nodig met inbegrip van zee- en binnenhavens, van de goederencorridor. Die adviesgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van de beheersraad dat rechtstreekse gevolgen heeft voor de investeringen in en het beheer van de terminals. Zij kan ook op eigen initiatief adviezen verstrekken. De beheersraad neemt elk advies in aanmerking. Als de beheersraad en de adviesgroep van mening verschillen, kan laatstgenoemde zich wenden tot de raad van bestuur. De raad van bestuur treedt op als bemiddelaar en deelt de betrokkenen tijdig zijn standpunt mee. Het definitieve besluit wordt echter door de beheersraad genomen.

8. De beheersraad stelt een extra adviesgroep in die bestaat uit spoorwegondernemingen die belangstelling hebben om de goederencorridor te gebruiken. Deze adviesgroep kan advies uitbrengen over elk voorstel van de beheersraad dat gevolgen heeft voor deze ondernemingen. De adviesgroep kan ook op eigen initiatief adviezen verstrekken. De beheersraad neemt elk advies in overweging.

9. De beheersraad coördineert overeenkomstig de nationale en Europese invoeringsplannen het gebruik van interoperabele IT-toepassingen of in de toekomst mogelijk beschikbare alternatieve oplossingen voor de behandeling van aanvragen voor internationale rijpaden en de exploitatie van het internationale vervoer op de goederencorridor.

*Artikel 9***Maatregelen voor de uitvoering van het plan voor de goederencorridor**

1. De beheersraad stelt uiterlijk zes maanden vóór het operationeel maken van de goederencorridor een uitvoeringsplan op, dat ter goedkeuring wordt voorgelegd aan de raad van bestuur. Dit plan omvat:

- a) een beschrijving van de kenmerken van de goederencorridor, met inbegrip van de knelpunten, alsook het programma van de maatregelen die noodzakelijk zijn voor de totstandbrenging van de goederencorridor;
- b) de essentiële elementen van de in lid 3 bedoelde studie;
- c) de doelstellingen voor de goederencorridors, in het bijzonder wat betreft de prestaties van de goederencorridor uitgedrukt in de kwaliteit van de dienstverlening en de capaciteit van de goederencorridor overeenkomstig de bepalingen van artikel 19;
- d) het in artikel 11 bedoelde investeringsplan;
- e) de maatregelen tot uitvoering van de artikelen 12 tot en met 19.

2. De beheersraad toetst periodiek het uitvoeringsplan, met inachtneming van de voortgang van de uitvoering van het plan, de markt voor goederenvervoer per spoor op de goederencorridor en de prestaties, gemeten naar de in lid 1, onder c), bedoelde doelstellingen.

3. De beheersraad verricht een vervoersmarktstudie betreffende de geconstateerde en verwachte veranderingen in de verschillende soorten verkeer op de goederencorridor ten gevolge van de totstandbrenging van de goederencorridor, met betrekking tot zowel het goederenvervoer als het personenvervoer, en actualiseert deze studie periodiek. In deze studie worden, indien nodig, ook de sociaaleconomische kosten en baten van de totstandbrenging van de goederencorridor bekeken.

**▼B**

4. Het uitvoeringsplan houdt rekening met de ontwikkeling van terminals om te voldoen aan de behoeften van het goederenverkeer per spoor dat op de goederencorridor rijdt, met name als intermodale knooppunten op de goederencorridors.

5. De beheersraad neemt, waar nodig, maatregelen om met regionale en/of plaatselijke administraties samen te werken op het gebied van het uitvoeringsplan.

*Artikel 10***Raadpleging van de aanvragers van capaciteit**

Met het oog op een juiste deelname van de aanvragers die waarschijnlijk van de corridor gebruik gaan maken, stelt de beheersraad raadplegingsregels op. De beheersraad zorgt er in het bijzonder voor dat de aanvragers worden geraadpleegd voordat het in artikel 9 bedoelde uitvoeringsplan aan de raad van bestuur wordt voorgelegd.

## HOOFDSTUK III

**INVESTERINGEN IN DE GOEDERENCORRIDOR***Artikel 11***Planning van de investeringen**

1. De beheersraad stelt een investeringsplan op, dat periodiek wordt getoetst; het omvat de details van de indicatieve investeringen in infrastructuur voor de goederencorridor op middellange en lange termijn en wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de raad van bestuur. Dit plan omvat:

- a) een lijst van geplande projecten voor de uitbreiding, vernieuwing of herschikking van de spoorweginfrastructuur en de uitrusting daarvan langs de goederencorridor en van de desbetreffende financieringsbehoeften en financieringsbronnen;
- b) een invoeringsplan ten aanzien van interoperabele systemen langs de goederencorridor dat voldoet aan de essentiële eisen en technische specificaties voor interoperabiliteit die zoals bepaald in Richtlijn 2008/57/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Gemeenschap<sup>(1)</sup> van toepassing is op het net. Dit invoeringsplan berust op een kosten-batenanalyse van het gebruik van interoperabele systemen;
- c) een plan voor het capaciteitsbeheer van goederentreinen die op de goederencorridor kunnen rijden, dat ook de verwijdering van de vastgestelde knelpunten omvat. Dit plan kan berusten op een verbetering van het snelheidsbeheer en op een toename van de lengte, het laadprofiel, en de vervoerde lading of de asbelasting die zijn toegestaan voor treinen die op de goederencorridor rijden; en
- d) in voorkomend geval vermelding van de geplande bijdrage van de Unie uit hoofde van uniale financieringsprogramma's.

<sup>(1)</sup> PB L 191 van 18.7.2008, blz. 1.

**▼B**

2. De toepassing van deze verordening laat de bevoegdheid van de lidstaten met betrekking tot de planning van en financiering voor spoorweginfrastructuur onverlet.

*Artikel 12***Coördinatie van de werkzaamheden**

De beheersraad coördineert en waarborgt de publicatie op één plaats, op een passende wijze en volgens een passend tijdschema, van zijn programma voor de uitvoering van alle werkzaamheden aan de infrastructuur en de uitrusting ervan die de beschikbare capaciteit op de goederencorridor zouden beperken.

## HOOFDSTUK IV

**BEHEER VAN DE GOEDERENCORRIDOR***Artikel 13***Enig loket voor het aanvragen van infrastructuurcapaciteit**

1. Door de beheersraad van een goederencorridor wordt een gemeenschappelijke instantie (hierna „enig loket” genoemd) aangewezen of ingesteld die aanvragers de mogelijkheid biedt op één enkele plaats en in één enkele handeling aanvragen in te dienen en behandeld te zien in verband met infrastructuurcapaciteit voor goederentreinen die ten minste één grens overschrijden langs de goederencorridor.

2. Het enig loket verstrekt als coördinatie-instrument ook de basisinformatie betreffende de toewijzing van infrastructuurcapaciteit, waaronder de in artikel 18 bedoelde informatie. Het toont de infrastructuurcapaciteit die op het moment van de aanvraag beschikbaar is, alsook de kenmerken ervan volgens vooraf vastgestelde parameters, zoals snelheid, lengte, laadprofiel of asbelasting die zijn toegestaan voor treinen die op de goederencorridor rijden.

3. Het enig loket neemt een besluit betreffende de aanvragen voor van tevoren geregelde treinpaden als bedoeld in artikel 14, lid 3, en voor de reservecapaciteit als bedoeld in artikel 14, lid 5. Het wijst de capaciteit toe overeenkomstig de regels betreffende capaciteitstoewijzing als bedoeld in Richtlijn 2001/14/EG. Het stelt de bevoegde infrastructuurbeheerders onverwijld in kennis van deze aanvragen en het desbetreffende besluit.

4. Indien een aanvraag van infrastructuurcapaciteit niet overeenkomstig lid 3 kan worden ingestemd, stuurt het enig loket de aanvraag van infrastructuurcapaciteit onverwijld door naar de bevoegde infrastructuurbeheerders en, in voorkomend geval, de toewijzende instanties als bedoeld in artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG, die over de aanvraag een beslissing nemen overeenkomstig artikel 13 en hoofdstuk III van die richtlijn, en die dit besluit voor verdere afhandeling aan het enig loket meedelen.

**▼B**

5. De activiteiten van het enig loket worden op transparante en niet-discriminerende wijze uitgeoefend. Hiertoe wordt een register bijgehouden, dat vrij toegankelijk wordt gesteld voor alle belanghebbende partijen. Het bevat de data van de aanvragen, de naam van de aanvragers, details over de verstrekte documenten en over incidenten die zich hebben voorgedaan. Deze activiteiten staan onder controle van de toezichthoudende instanties overeenkomstig artikel 20.

*Artikel 14***Aan goederentreinen toe te wijzen capaciteit**

1. De raad van bestuur stelt het kader vast voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit op de goederencorridor overeenkomstig artikel 14, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG.

2. De beheersraad beoordeelt de behoefte aan toe te wijzen capaciteit voor goederentreinen die op de goederencorridor rijden aan de hand van de in artikel 9, lid 3, van deze verordening bedoelde vervoersmarktstudie, de verzoeken om verwerking van aanvragen van infrastructuurcapaciteit met betrekking tot voormalige en vigerende dienstregelingen, en de kaderovereenkomsten.

3. Uitgaande van de in lid 2 van dit artikel bedoelde beoordeling werken de infrastructuurbeheerders van de goederencorridor samen volgens de in artikel 15 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde procedure samen bij het bepalen en organiseren van tevoren geregelde internationale treinpaden voor goederentreinen, onder erkenning van de capaciteitsbehoefte van andere soorten vervoer, met inbegrip van personenvervoer. Zij bevorderen reistijden, frequenties, vertrek- en aankomsttijden en routing die voor goederenvervoerdiensten geschikt zijn, teneinde het vervoer van goederen met goederentreinen die op de goederencorridor rijden te doen toenemen. De publicatie van deze tevoren geregelde treinpaden geschiedt uiterlijk drie maanden vóór de uiterste datum voor het indienen van capaciteitsaanvragen als bedoeld in bijlage III van Richtlijn 2001/14/EG. De infrastructuurbeheerders van verschillende goederencorridors kunnen in voorkomend geval van tevoren geregelde internationale treinpaden die capaciteit bieden op de betrokken goederencorridors, coördineren.

4. Deze tevoren geregelde treinpaden worden eerst toegewezen aan goederentreinen die ten minste één grens overschrijden.

5. De infrastructuurbeheerders werken samen bij het bepalen van de reservecapaciteit voor internationale goederentreinen die op de goederencorridor rijden, indien de marktbehoefte en de in lid 2 van dit artikel bedoelde beoordeling dat rechtvaardigen; zij erkennen daarbij de capaciteitsbehoefte van andere soorten vervoer, met inbegrip van personenvervoer, en houden deze reservecapaciteit binnen hun definitieve dienstregelingen beschikbaar om snel en adequaat te kunnen reageren op de in artikel 23 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde ad-hoc aanvragen voor capaciteit. Deze capaciteit wordt in reserve gehouden tot de tijdlimiet vóór de geplande tijd ervan, als besloten door de beheersraad. Deze tijdlimiet mag niet langer zijn dan 60 dagen.

**▼B**

6. De beheersraad streeft naar coördinatie van de voorrangsregels met betrekking tot de toewijzing van de capaciteit op de goederencorridor.

7. De infrastructuurbeheerders kunnen in hun gebruiksvoorwaarden een vergoeding opnemen voor toegewezen maar uiteindelijk toch niet gebruikte treinpaden. De hoogte van deze vergoeding is adequaat, ontrendend en doeltreffend.

8. Behalve in geval van overmacht, met inbegrip van dringende en onvoorziene werkzaamheden die essentieel zijn voor de veiligheid, kan een krachtens dit artikel aan een goederenvervoersactiviteit toegewezen treinpad niet, minder dan twee maanden voor de geplande tijd, in de dienstregeling worden ingetrokken zonder instemming van de betrokken aanvrager. In een dergelijk geval tracht de betrokken infrastructuurbeheerder de aanvrager een treinpad van vergelijkbare kwaliteit en betrouwbaarheid aan te bieden, dat de aanvrager kan aanvaarden of weigeren. Deze bepaling doet geen afbreuk aan enig recht van de aanvrager uit hoofde van een overeenkomst als bedoeld in artikel 19, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG. De aanvrager kan de zaak hoe dan ook aanhangig maken bij de in artikel 20 van deze verordening bedoelde toezichthoudende instantie.

9. De beheersraad van de goederencorridor en de in artikel 8, lid 7, bedoelde adviesgroep voeren procedures in om de toewijzing van capaciteit met betrekking tot zowel de in artikel 13, lid 1, bedoelde aanvragen als de door de betrokken infrastructuurbeheerders ontvangen aanvragen zo goed mogelijk tussen de infrastructuurbeheerders te coördineren. Hierbij wordt ook de toegang tot terminals in aanmerking genomen.

10. De verwijzingen in de leden 4 en 9 van dit artikel naar infrastructuurbeheerders slaan in voorkomend geval ook op de toewijzende instanties als bedoeld in artikel 14, lid 2, van Richtlijn 2001/14/EG.

*Artikel 15***Gemachtigde aanvragers**

In afwijking van artikel 16, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG kunnen andere aanvragers dan spoorwegondernemingen of hun internationale samenwerkingsverbanden, zoals bevrachters, expediteurs en spoorwegondernemingen voor gecombineerd vervoer, tevoren geregelde internationale treinpaden als bedoeld in artikel 14, lid 3, aanvragen, alsook reservecapaciteit als bedoeld in artikel 14, lid 5. Om een dergelijk treinpad voor goederenvervoer op de goederencorridor te gebruiken, wijzen deze aanvragers een spoorwegonderneming aan voor het sluiten van een overeenkomst met de infrastructuurbeheerder overeenkomstig artikel 10, lid 5, van Richtlijn 91/440/EEG.

*Artikel 16***Beheer van het verkeer**

1. De beheersraad van de goederencorridor voert procedures in voor de coördinatie van het beheer van het verkeer langs de goederencorridor. De beheersraden van verbonden goederencorridors voeren procedures in voor de coördinatie van het verkeer langs dergelijke goederencorridors.

**▼B**

2. De infrastructuurbeheerders van de goederencorridor en de in artikel 8, lid 7, bedoelde adviesgroep voeren procedures in om de exploitatie van de spoorweginfrastructuur en de terminals zo goed mogelijk te coördineren.

*Artikel 17***Beheer van het verkeer bij verstoring**

1. De beheersraad stelt gemeenschappelijke streefdoelen vast voor punctualiteit en/of gemeenschappelijke richtsnoeren voor het beheer van het verkeer bij verstoring van het treinverkeer op de goederencorridor.

2. Iedere betrokken infrastructuurbeheerder stelt, conform de in lid 1 van dit artikel bedoelde gemeenschappelijke streefdoelen en/of richtsnoeren, voorangsregels op voor het beheer van de verschillende soorten verkeer op de gedeelten van de goederencorridors die onder zijn bevoegdheid vallen. De voorangsregels worden gepubliceerd in de in artikel 3 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde netverklaring.

3. In de beginselen voor de vaststelling van de voorangsregels wordt ten minste bepaald dat het in artikel 14, leden 3 en 4, bedoelde treinpad dat is toegewezen aan een goederentrein die de geplande tijd in de dienstregeling aanhoudt, zo veel als mogelijk is, ongewijzigd blijft. De beginselen voor de vaststelling van de voorangsregels beogen de tijd die nodig is om de normale toestand op het gehele net te herstellen, rekening houdend met de behoeften van alle soorten vervoer, tot een minimum te beperken. Daartoe kunnen de infrastructuurbeheerders het beheer tussen de verschillende soorten vervoer langs verscheidene goederencorridors coördineren.

*Artikel 18***Informatie over de voorwaarden voor het gebruik van de goederencorridor**

De beheersraad stelt een document op dat hij regelmatig actualiseert en publiceert, en dat de volgende informatie bevat:

- a) alle informatie in de overeenkomstig de procedure van artikel 3 van Richtlijn 2001/14/EG voor de nationale netten opgestelde netverklaring met betrekking tot de goederencorridor;
- b) de lijst en de kenmerken van de terminals, in het bijzonder de informatie betreffende de voorwaarden en methoden voor de toegang tot de terminals;
- c) de informatie betreffende de in de artikelen 13 tot en met 17 van deze verordening bedoelde procedures; en
- d) het uitvoeringsplan.

*Artikel 19***Kwaliteit van de dienstverlening op de goederencorridor**

1. De beheersraad van de goederencorridor bevordert de verenigbaarheid van de in artikel 11 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde prestatie-regelingen langs de goederencorridor.



**▼B**

2. De beheersraad bewaakt de prestaties van de goederenvervoerdiensten op de goederencorridor en publiceert de resultaten van deze bewaking jaarlijks.
3. De beheersraad organiseert een onderzoek naar de tevredenheid van de gebruikers van de goederencorridor en publiceert het resultaat daarvan jaarlijks.

*Artikel 20***Toezichthoudende instanties**

1. De in artikel 30 van Richtlijn 2001/14/EG bedoelde toezichthoudende instanties werken samen bij het toezicht op de mededinging op de corridor voor het goederenvervoer per spoor. Zij waarborgen in het bijzonder een niet-discriminerende toegang tot de corridor en fungeren als de in artikel 30, lid 2, van die richtlijn voorziene beroepsinstantie. Zij wisselen noodzakelijke informatie uit die is verkregen van infrastructuurbeheerders en andere betrokken partijen.
2. Om vrije en eerlijke concurrentie op de goederencorridors te bevorderen, streven de lidstaten naar een vergelijkbaar regelgevingsniveau. De toezichthoudende instanties moeten voor de marktdeelnemers gemakkelijk toegankelijk zijn en zij moeten hun besluiten onafhankelijk en effectief kunnen nemen.
3. Bij een aan de toezichthoudende instantie gerichte klacht van een aanvrager betreffende internationale goederenvervoersdiensten per spoor of in het kader van een door een toezichthoudende instantie op eigen initiatief ingesteld onderzoek, raadpleegt deze toezichthoudende instantie de toezichthoudende instanties van alle andere lidstaten op het grondgebied waarvan het betreffende internationale treinpad voor het goederenvervoer per spoor loopt en vraagt zij deze om alle noodzakelijke informatie alvorens een beslissing te nemen.
4. De krachtens lid 3 geraadpleegde toezichthoudende instanties verstrekken alle informatie die zij zelf krachtens hun nationale wetgeving mogen vragen, aan de betrokken toezichthoudende instantie. Deze informatie mag alleen worden gebruikt voor de behandeling van de klacht of het onderzoek als bedoeld in lid 3.
5. De toezichthoudende instantie waarbij de klacht is ingediend of die het op eigen initiatief ingestelde onderzoek heeft geïnitieerd, zendt de relevante informatie aan de verantwoordelijke toezichthoudende instantie, opdat deze kan optreden tegen de betrokken partijen.
6. Eventuele betrokken vertegenwoordigers van infrastructuurbeheerders als bedoeld in artikel 15, lid 1, van Richtlijn 2001/14/EG zorgen ervoor dat alle voor de in lid 3 van dit artikel bedoelde behandeling van de klacht of het onderzoek noodzakelijke informatie waarom wordt verzocht door de toezichthoudende instantie van de lidstaat waar de betrokken vertegenwoordiger gevestigd is, onverwijld wordt verstrekt. Laatstgenoemde toezichthoudende instantie heeft het recht dergelijke informatie met betrekking tot het betrokken internationale treinpad aan de in lid 3 van dit artikel bedoelde toezichthoudende instanties door te geven.



## HOOFDSTUK V SLOTBEPALINGEN

### *Artikel 21*

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het in artikel 11 bis van Richtlijn 91/440/EEG bedoelde comité.
2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 3 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 ervan.
3. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, zijn de artikelen 5 en 7 van Besluit 1999/468/EG van toepassing, met inachtneming van de bepalingen van artikel 8 ervan.

De in artikel 5, lid 6, van Besluit 1999/468/EG bedoelde termijn wordt vastgesteld op drie maanden.

### *Artikel 22*

#### **Bewaking van de uitvoering**

De in artikel 8, lid 1, bedoelde raad van bestuur dient om de twee jaar vanaf het tijdstip van de totstandbrenging van een goederencorridor de resultaten van het uitvoeringsplan voor die corridor bij de Commissie in. De Commissie analyseert deze resultaten en stelt het in artikel 21 bedoelde comité van de uitkomst daarvan in kennis.

### *Artikel 23*

#### **Verslag**

De Commissie evalueert geregeld de toepassing van deze verordening. Zij brengt verslag uit aan het Europees Parlement en de Raad, de eerste keer uiterlijk op 10 november 2015 en vervolgens om de drie jaar.

### *Artikel 24*

#### **Overgangsmatregelen**

Deze verordening is niet van toepassing op de Republiek Cyprus en Malta zolang deze landen niet beschikken over een spoorwegsysteem op hun grondgebied.

### *Artikel 25*

#### **Inwerkingtreding**

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.



M1

## BIJLAGE

## DE EERSTE REEKS GOEDERENCORRIDORS

	Lidstaten	Hoofdtrajecten (1)	Totstandbrenging van goederencorridors:
Rijn - Alpen	NL, BE, DE, IT	Zeebrugge-Antwerpen/Amsterdam/Vlissingen (+)/Rotterdam-Duisburg-[Basel]-Milano-Genova	Uiterlijk 10 november 2013
Noordzee - Middellandse Zee	NL, BE, LU, FR, UK (+)	Glasgow (*)/Edinburgh (*)/Southampton (*)/Felixstowe (*)-Londen (+)/Duinkerke (+)/Rijsel (+)/Luik (+)/Parijs (+)/Amsterdam (+)-Rotterdam-Zeebrugge (+)/Antwerpen-Luxemburg-Metz-Dijon-Lyon/[Bazel]-Marseille (+)	Uiterlijk 10 november 2013
Scandinavië - Middellandse Zee	SE, DK, DE, AT, IT	Stockholm/[Oslo] (+)/Trelleborg (+)-Malmö- Kopenhagen-Hamburg-Innsbruck-Verona-La Spezia (+)/Livorno (+)/Ancona (+)/Taranto (+)/Augusta (+)/ Palermo	Uiterlijk 10 november 2015
Atlantische Oceaan	PT, ES, FR, DE (+)	Sines-Lisboa/Leixões — Madrid-Medina del Campo/ Bilbao/San Sebastian-Irún-Bordeaux-Paris/Le Havre/Metz - Strasbourg (+)/ Mannheim (+) Sines-Elvas/Algeciras	Uiterlijk 10 november 2013
Oostzee - Adriatische Zee	PL, CZ, SK, AT, IT, SI	Swinoujście (+)/Gdynia-Katowice-Ostrava/Žilina-Bratislava/Wien/Klagenfurt-Udine-Venetië/Trieste/Bologna/Ravenna Graz-Maribor-Ljubljana-Koper/Trieste	Uiterlijk 10 november 2015
Middellandse Zeegebied	ES, FR, IT, SI, HU, HR (+)	Almeria-Valencia/Algeciras/Madrid-Zaragoza/Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milano-Verona-Padua/Venetië-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest Ljubljana (+)/Rijeka (+)-Zagreb (+)-Budapest-Zahony (Hongaars-Oekraïense grens)	Uiterlijk 10 november 2013
Oriënt/ Oostelijke Middellandse Zee	CZ, AT, SK, HU, RO, BG, EL, DE (*)	— București-Constanța Bremerhaven (*)/Wilhelmshaven (*)/Rostock (*)/Hamburg (*)-Praha-Wien/Bratislava-Boedapest — Vidin-Sofia-Burgas (*)/Svilengrad (*) (Bulgaars-Turkse grens)/Promachonas-Thessaloniki-Athína-Patras (*)	Uiterlijk 10 november 2013

## ▼ M1

	Lidstaten	Hoofdtrajecten <sup>(1)</sup>	Totstandbrenging van goederencorridors:
Noordzee - Oostzee <sup>(°)</sup>	DE, NL, BE, PL, LT, LV <sup>(*)</sup> , EE <sup>(*)</sup>	Wilhelmshaven <sup>(+)</sup> /Bremerhaven/Hamburg <sup>(+)</sup> / Amsterdam <sup>(+)</sup> / Rotterdam/Antwerpen-Aken/Berlijn-Warschau-Terespol (Pools-Wit-Russische grens)/Kaunas-Riga <sup>(*)</sup> -Tallinn <sup>(*)</sup>	Uiterlijk 10 november 2015
Rijn - Donau <sup>(‡)</sup>	FR, DE, AT, SK, HU, RO	Straatsburg-Mannheim-Frankfurt-Nürnberg-Wels Straatsburg-Stuttgart-München-Salzburg-Wels-Wenen-Bratislava-Boedapest-Arad-Braşov/Craiova-Boekarest-Constanţa Čierna nad Tisou (Slowaaks-Oekraïense grens)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praag-München/Nürnberg	Uiterlijk 10 november 2020

<sup>(1)</sup> „/” betekent alternatieve routes. In samenhang met de prioritaire TEN-V-projecten moeten de Atlantische en de mediterrane corridor in de toekomst worden aangevuld met de goederenlijn Sines/Algeciras-Madrid-Parijs, die met een basistunnel het centrale deel van de Pyreneeën doorsteekt.

<sup>(+)</sup> Met <sup>+</sup> gemarkeerde trajecten worden in de corridor opgenomen uiterlijk drie jaar na de datum waarop deze volgens de tabel tot stand moet zijn gebracht. Bestaande structuren in de zin van artikel 8 en artikel 13, lid 1, worden aangepast met medewerking van bijkomende lidstaten en infrastructuurbeheerders in de corridor. Hierbij zal worden uitgegaan van marktstudies en zal overeenkomstig artikel 14, lid 3, rekening worden gehouden met het bestaande passagiers- en goederenvervoer.

<sup>(\*)</sup> Met <sup>\*</sup> gemarkeerde trajecten worden in de corridor opgenomen uiterlijk vijf jaar na de datum waarop deze volgens de tabel tot stand moet zijn gebracht. Bestaande structuren in de zin van artikel 8 en artikel 13, lid 1, worden aangepast met medewerking van bijkomende lidstaten en infrastructuurbeheerders in de corridor. Hierbij zal worden uitgegaan van marktstudies en zal overeenkomstig artikel 14, lid 3, rekening worden gehouden met het bestaande passagiers- en vrachtvervoer.

<sup>(°)</sup> Zolang de Rail Baltica met een nominale spoorbreedte van 1435 mm niet is voltooid, zullen bij de totstandbrenging en het gebruik van deze corridor de specifieke kenmerken van systemen met een andere spoorbreedte in aanmerking worden genomen.

<sup>(‡)</sup> Hierbij zal worden uitgegaan van marktstudies en zal overeenkomstig artikel 14, lid 3, rekening worden gehouden met het bestaande passagiers- en goederenvervoer. Het tracé „Čierna nad Tisou (Slowaaks-Oekraïense grens)-Košice-Žilina-Horní Lideč-Praag-München/Nürnberg” zal uiterlijk op 10 november 2013 tot stand zijn gebracht.